

平成18年7月26日  
西日本鉄道株式会社  
代表取締役社長 長尾 亜夫 様

宮地岳線の存続を求める会  
会長 上田 穂積  
外 会員一同

## 宮地岳線(新宮・津屋崎間)廃止に関する質問並びに要望書

盛夏の候益々ご清栄のこととお慶び申し上げます。

さて、私ども「宮地岳線の存続を求める会」は、貴社が今年3月末に宮地岳線の新宮・津屋崎間を来年4月1日で部分廃止する届出を国土交通省に提出された報道を受けて存続の活動を開始いたしました。

現在当会は、宮地岳線を愛する者、必要とする者、それを支援する者が署名活動を通じて多くの人々の賛同を得て、乗客の増加、乗車率のアップを大きな目標と掲げながら、存続への道を探し求めております。

私どもは、宮地岳線の存続を通して地域の活性化の可能性をさぐっていきたいと考えております。そのためには地域全体の力が必要であるという観点から、地域の行政や議員、地域の経済団体などとも協力して活動しております。

現在、福津市観光協会、福津市津屋崎商工会、福津市福間商工会から署名活動への協賛を頂いており、観光協会とは共同でイベントを企画するなどの協力をしております。

また、宮地岳神社とも協力して活動しております。

その中で、貴社の宮地岳線に対する今後の対応、存続意思の復活の可能性に関して、下記の質問と要望を提示させていただきます。

ご多忙のところ誠に恐縮ですが、当会の趣旨に対しご理解、ご配慮をいただきまして、よろしくご対応、ご回答をお願いいたします。

なお、まことに勝手ながら8月10日までにご回答いただければ幸いです。

## 記

### 1 沿線住民との対話の機会をもってください

本会は、5月初旬に発足して以来5度に渡る会合を行ってまいりました。

これまでの経緯と宮地岳線の経営状態について直接当事者の話が聞きたいという意見が、多くの参加者から出されています。

また、宮地岳線を活性化させて西鉄宮地岳線として存続させるための多くのアイデアも出されています。

加えて、貴社の宮地岳線からの撤退が不可避である場合、それを引き継ぐ鉄道会社(第3セクター等)と貴社の路線との間での協調体制についてのアイデアも出ております。

当会は、貴社のこれまでの地域振興に関する貢献に敬意を表し、これからの宮地岳線の存続、活性化を貴社とともに検討していきたいと考えております。

加えて、宮地岳線の経営体制がどのような形になろうとも、乗車促進などの経営支援運動を行いたいと希望しております。

そのための貴社と当会の協議の場を作っていただけませんか。

協議の場がまずいのであれば、説明会ででもかまいません。公開でだめであれば、代表者との面談でもかまいません。

## 2 廃止の撤回または延期のご意向について

貴社が新宮・津屋崎間の廃止届を提されたのは承知しております。

その上でお尋ねいたしますが、例え沿線自治体が赤字補填をしたとしても廃止の撤回はありえないという意向であるというの事実でしょうか。

また、貴社に置かれましては廃止の撤回をする状況にないというコメントをされて出されていますが、撤回をする状況はありうるのでしょうか。

## 3 経営改善の指標等について

乗車率のアップ等、どの程度の経営改善がみられたら、廃線意向撤回または廃線意向凍結となるのでしょうか。あるいは逆に存続条件または目標数値が基準として決められているのであればその数値、内容をお知らせください。

## 4 地域住民の活性化活動への協力について

現在、地域住民の中から「活性化のために駅の掃除を地域住民が行ってはどうか」とか「敷地内の空いている場所に花を植えてはどうか」とか「駅前の空いたスペースでイベントを行ってはどうか」等の意見が出ております。

そのような活動を、貴社が許可していただけるのかお教えてください。

※ 別紙に当会の現在までの活動と今後の活動計画、活動企画を記載いたしましたので、よろしくご覧いただきますようお願いいたします。

※ 自治体に提示した存続私案(叩き台)も添付いたします。

(別紙1)

## 1 当会の現在までの活動

- 2006年5月6日(土) 花見東二区公民館で第1回会合。参加者14名。  
2006年5月13日(土) 宮司コミュニティセンターで第2回会合。参加者約100名。  
2006年5月24日(水) 福津市長に会の趣旨についてのご説明と存続について申し入れ。  
2006年5月26日(金) 古賀市長に会の趣旨についてのご説明と存続について申し入れ。  
2006年5月27日(土) 宮司コミュニティセンターで第3回会合。参加者約160名。  
2006年5月30日(火) 古賀市議会、福津市議会に請願提出。  
2006年6月10日(土) 宮地嶽神社菖蒲祭りで署名活動。1200人分の署名が集まる。  
2006年6月11日(日) 宮地嶽神社菖蒲祭りで署名活動。1500人分の署名が集まる。  
2006年6月15日(木) 第1回乗車運動。  
2006年6月17日(土) カメラホールで第4回会合。参加者約400名。  
2006年6月19日(月) 新宮町助役、地元選出国會議員に会の趣旨についてのご説明と存続について申し入れ。  
2006年6月24日(土) 花見東二区公民館で古賀支部集会準備会合。  
2006年6月25日(日) 第2回乗車運動。「新宮海岸ぶらぶら歩き」。参加者約50人。  
2006年7月8日(土) 宮司コミュニティセンターで第5回会合。  
2006年7月12日(水) 天神にて署名活動。400名分の署名が集まる。  
2006年7月13日(木) 天神にて署名活動。  
2006年7月14日(金) 天神にて署名活動。  
2006年7月15日(土) 「サマーナイトイン津屋崎」で署名活動。  
2006年7月22日(土) 福津市のスーパーマルシェ前で署名活動。570名分の署名が集まる。  
2006年7月23日(日) 花見南区公民館で第6回集会。

## 2 当会の今後の活動計画

### (1) 今後の街頭署名

- ・ 7月29日 菅崎宮
- ・ 8月1日 宮地嶽神社
- ・ 8月6日 福津市花火大会

### (2) 署名は8月31日までに5万人(現在2万5000)。

### (3) 9月3日にカメラホールにて集会

- ・ 可能であればその際に署名簿を首長に手渡し
- ・ その後は町おこし(イベント等)、存続側面支援(行政への提案、乗車運動、環境整備)の活動を主に行う

### 3 当会事務局に寄せられた活性化策(鉄道会社取り組み分)

- 路線バスの駅ホームへの乗り入れ
- 新駅設置(新宮高校前等)。
- 既存駅の再配置と改良(古賀駅などに裏口を作る等)
- 分かりやすいダイヤ(パターンダイヤ)への変更
- 減便や単行(1両編成)化によるコスト削減
- 駅施設や駅周辺遊休地の有効活用
- 自転車を乗せられるようにする
- 往復切符を販売する
- 昼パス、敬老パスのようなサービス定期乗車券を作る
- バス方式の完全ワンマン制導入と各駅の完全無人化
- 一部減便による快速電車の運行。
- ディーゼル化による送電設備の廃止
- 落書き電車、ギャラリー電車等の運行。
- 買い物クーポン、飲食クーポンの付いた商工会、料飲店組合、観光協会などとタイアップした切符の販売
- 地元フリーペーパーと連携した宮地岳線限定フリーペーパーの発行
- プリペイドカードの導入(よかねっとカード、ワイワイカード、バスカード等)
- 西鉄電車、西鉄バス、福岡市地下鉄、JR九州、各自治体コミュニティバスなど広範囲に渡る乗り継ぎ割引の導入(福岡都市圏東部における公共交通連携の核になる)
- JRと連携した海ノ中道・新宮・古賀・福津ゾーンフリー切符を発行
- バスと同様に駅名広告(擬似ネーミングライツ)を導入
- ノーマイカーデー割引の導入

(別紙2 自治体に提示した存続私案)

## 宮地岳線の鉄道としての存続に関するご提案

宮地岳線の存続を求める会

全国には、運営している鉄道会社等が撤退したあと、別の事業者の手で復活させたという事例がいくつもあります。

宮地岳線を鉄道として復活させる方法についていくつか考えてみましたのでご検討ください。

### 1 第3セクターに西鉄の車両が乗り入れる案

#### (1) 基本的には第3セクター

廃止届出区間施設一式を3自治体に譲渡



3自治体が県と西鉄の協力を得て新会社を設立  
(西鉄が現物出資という形式も考えられる)

#### (2) 隣接路線を運営する西鉄の資源を活用したコストダウン

車両は西鉄が保有し、新会社に乗り入れる。  
新会社線内では、新会社の運転士が運転。  
(リースや整備委託方式も考えられる)



施設は新会社が保有し、  
保線業務は西鉄に委託

#### (3) 人件費の圧縮のため、西鉄の定年退職者を雇用

- 資格があり、車両や線路に慣れている。
- 職種によってはパートタイム等の雇用形態をとる。
- 現在の想定社員数は15名。  
会社管理3名、技術4名(線路2名、電気通信2名)、営業2名、運転士6名

#### (4) 新駅を設置し、利便性を向上させる

- 駅は無人化し、アテンダントを乗務させ、停車時間短縮。
- 運行頻度を減らし、行き違いの待ち時間を少なくする。
- 短縮した所要時間に見合う数の新駅を作る。

(5) 収支の試算

収入		費用	
運賃収入	約 9315 万円(※1)	保線費用	約 1300 万円(※2)
補助金	?	車両リース料	約 5472 万円(※3)
その他	?	人件費	約 2000 万円(※4)
		電気設備保守費用	約 1500 万円(※5)
		電気代	?
		保険料	?
		その他	?(※6)
		固定資産税	約 9000 万円(※7)
		その他税金	?
合計	約 9315 万円	合計	約 1 億 9272 万円

※1 現在の影響人数 3450 人の半数 1725 人が 1 人 150 円支払うものとして計算。

※2 某私鉄の費用をもとに 130 万円/km として計算。

※3 現行の運行コストが 566 円/km なので、車両のコストを 200 円/km として計算。片道 10km なので約 4000 円。75 往復だと 1 日 30 万円。運行本数を現行の半分した 1 日 15 万円で年額を算出。相手があることなので、どの程度の値段になるかは不明。整備コスト自体は 1 台当たり 75 万円程度との試算もある。あまり高い場合、車両は買い入れて整備を委託する方式も考えられる。

※4 月額 10 万円×15+α (パートタイム雇用等)として概算。

※5 JR 貨物が肥薩おれんじ鉄道へ支払う線路使用料(1.5 億円)すべてが電気設備の保守費用だと仮定して計算。

※6 西鉄の駅務員の説明によると、敷地内の松の伐採で年間 600 万円かかっているという。

※7 現在は減免しているが、全額払った場合を情報を元に概算。

資本金 2～3 億円でスタートし、その一部で数駅新設して利便性を向上させる。

(6) 私案の長所と短所

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> <li>○車両運用等のコストを削減しやすい</li> <li>○西鉄との協調(乗継割引、乗換ダイヤ)をしやすい</li> <li>○現在の資産をそのまま生かせる</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自社車両ではないので、車両を使ったイベントがしにくい</li> <li>○ダイヤの自由度が低い(西鉄の都合も考慮しないとイケない)</li> <li>○西鉄の運営方針に左右される</li> <li>○自治体の負担もそれなりにある</li> </ul>

2 その他の案

(1) 地方自治体等が出資した第 3 セクターが継承

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> <li>○地元の事情に即した経営ができる</li> <li>○自治体との協力体制がとりやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○再度破綻した場合など自治体の負担が求められることがある</li> <li>○場合によっては経営の自由度があまりない場合もある</li> </ul>

<例>

甘木鉄道、平成筑豊鉄道、富山ライトレール富山港線など多数

- (2) 地方自治体が施設を保有して民間企業が運営する上下分離(公設民営、PFI)方式。

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> <li>○施設の維持というリスクが少ないので、運営してくれる会社を見つけやすい</li> <li>○経営に自由度があり、民間の経営センスを生かしやすい</li> <li>○自治体の意向も反映しやすい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○自治体にも初期の負担等が求められる</li> <li>○自治体と運営企業との信頼関係が必要</li> <li>○前例が少ない</li> </ul>

<例>

わかやま電鉄(旧南海貴志川線)

- (3) 全く別の民間会社が継承

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> <li>○経営が自由であり、民間のセンスを生かした経営が可能</li> <li>○地元自治体の負担が少なくすむ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○地元資本の場合資本が脆弱</li> <li>○地元自治体との関係をきちんと作らないとうまく継承できない</li> <li>○成功している前例が少ない</li> <li>○企業によっては、再度の撤退もありうる</li> <li>○企業によっては、沿線住民が使いにくい鉄道にする恐れがある。</li> <li>○宮地岳線の場合、接続路線である西鉄との協力体制が組めるか微妙</li> </ul>

<例>

名古屋鉄道岐阜市内線(計画中)、高千穂鉄道(計画中)

- (4) 今までの民間会社が廃止を撤回

長所	短所
<ul style="list-style-type: none"> <li>○今までどおりの経営なので利用者の混乱は少ない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>○今までと違う経営はできず、同じ問題がまた発生する恐れがある(分社化等を行えば当てはまらない)</li> <li>○前例がない</li> </ul>